

**АМЕРИКАНСКОЕ ПРОНИКНОВЕНИЕ?
ПРОЕКТ СОЕДИНЕНИЯ РОССИЙСКОЙ
И АМЕРИКАНСКОЙ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
В НАЧАЛЕ XX В.***

В данной статье прослеживается судьба предложения, которое инженер Луа де Лобеле сделал российским чиновникам в 1902 г. Он предложил соединить Российскую и Североамериканскую железные дороги. План предоставил бы Американско-французскому консорциуму Лобеля концессию на землю, простирающуюся от Байкала до Берингова пролива. Российские чиновники придерживались плана как до, так и после Русско-японской войны, надеясь, что это укрепит позиции империи по отношению к Японии. В итоге российские чиновники пришли к выводу, что влияние американцев на Дальнем Востоке несет большую угрозу, чем присутствие японских сил в этом регионе. Вскоре после предоставления Лобелю концессии на землю в июле 1907 г., Николай II отказался от плана.

Ключевые слова: транссибирская магистраль, железнодорожный проект, международные отношения XX века.

В 1898 г. во время поездки на Аляску, когда там царил золотая лихорадка, французский инженер барон Лойк де Лобель (Loicq de Lobel) предложил смелый план: соединить североамериканскую сеть железных дорог с Транссибирской магистралью, устроив туннель под Беринговым проливом. В течение следующих девяти лет Лобель курсировал между Парижем, Оттавой, Нью-Йорком, Вашингтоном и Санкт-Петербургом в поисках капиталовложений и концессий, чтобы выполнить свой план. В каждом из посещаемых им городов его план вызвал большой интерес и доверие со стороны правящих и финансовых кругов. В июле 1907 г., после долгих переговоров с российскими чиновниками, казалось, он был близок к успеху. Николай II согласился выделить под железнодорожную концессию территорию от Читы до Берингова пролива в двадцать восемь километров шириной и почти шесть тысяч километров длиной. Строительные команды даже начали рубить лес вдоль будущей магистрали. Однако уже через несколько месяцев царь передумал, и план Лобеля был оставлен навсегда.

О проекте Лобеля упоминали не раз в российской и зарубежной литературе, и он известен как один из многочисленных железнодорожных проектов того времени на Дальнем Востоке Российской империи [1]. Как правило, он рассматривался в контексте быстро меняющихся международных отношений начала XX века [2]. В литературе по поводу его неудачи говорится о том, что царь отказался от проекта, главным образом, по политическим, а не только экономическим причинам. Российские чиновники боялись возможной американской экспансии больше, чем надеялись на экономические выгоды от строи-

* Дэвид Рэйнбоу пишет в Нью-Йоркском университете свою докторскую диссертацию о Сибири второй половины XIX – начала XX вв. (– Ред.)

тельства железной дороги на крайнем северо-востоке своей страны [3]. Сосредоточив основное внимание на том, что царское правительство восприняло проект как угрозу, и на его неудаче, большинство историков упускали из виду сам процесс переговоров, касающихся предложений Лобеля [4]. Однако сам пятилетний процесс (1902–1907 гг.) может раскрыть детали того, когда российская власть считала проект Лобеля выгодным и почему признали его вредным для империи.

Основываясь на материалах из архивных коллекций в Соединенных Штатах, а также на газетных отчетах того времени в Америке, Европе и России, я рассматриваю процесс переговоров между Лобелем, француско-американским синдикатом и российскими чиновниками. Хотя проект встретил общую поддержку уже со времени первого приезда Лобеля в Петербург в 1902 г., он получил особую актуальность после поражения России в войне против Японии в 1905 г. Имперские чиновники рассматривали предложение Лобеля в контексте новой геополитической стратегии России по укреплению ее восточных границ на Дальнем Востоке. В этот период появилось большое количество проектов развития российского Дальнего Востока, но концессия Лобеля была важна прежде всего тем, что вовлекала в экономическое освоение региона американцев. Это могло быть выгодным предложением в условиях продолжающейся угрозы со стороны Японии. В конечном счете страх перед японцами сменился угрозой вторжения американцев и их капиталов в дальневосточное приграничье России, и поэтому российское правительство отказалось от плана Лобеля. Несмотря на это, план Лобеля важен тем, что он не вызвал изначального отторжения, а туннель под Беринговым проливом мог стать путем, через который бы пришел в Российскую империю американский капитал.

«Средиземное море Будущего»

Соединение Азии с Америкой через Берингов пролив казалось современникам реальным вариантом многовекторного процесса имперской экспансии в Азиатско-Тихоокеанском регионе в конце XIX в. [5]. В правящих кругах России, разумеется, знали о минеральных богатствах, которые лежат в восточных областях империи, и уже с середины восемнадцатого столетия многократно предпринимались попытки использовать природные

ресурсы Сибири и Дальнего Востока [6]. К концу XIX в. масштабные государственные планы были намечены, чтобы исправить положение, которое Александр III характеризовал как правительственное забвение «столь богатого и нужного для России края» [7]. В 1895–1897 гг. Россия начала «мирное проникновение» в Маньчжурию, используя концессию на строительство КВЖД и арендное владение Ляодунским полуостровом [8]. Это сулило огромные выгоды, поскольку к концу XIX в. Китай рассматривался как «потенциально самый большой рынок в мире» [9]. Транссибирская железная дорога соединила центр страны с Владивостоком уже в 1902 г., всего десятилетие спустя после того как началось ее строительство. Это было в тот же год, когда Лобель выступил в Санкт-Петербурге с планом продолжения магистрали через Берингов пролив.

Что касается интереса других стран к развитию побережья Тихого океана, то всеобщее внимание привлекало найденное там сырье, главным образом золото. Годом ранее американцы нашли золото на Аляске, что послужило началом знаменитой Клондайкской золотой лихорадки. Она была последней в серии золотых лихорадок, которые охватили значительную часть побережья Тихого океана: Калифорния (1848 г.), Восточная Австралия (1851 г.), Новая Зеландия (1861 г.), Британская Колумбия (1850–1860-е гг.) и Аляска (1897–1899 гг.) [10]. Современники рассматривали сходное по ландшафту северо-восточное побережье Сибири в качестве продолжения тихоокеанского «Золотого пояса» [11]. План Лобеля соединить Аляску и Сибирь (а его проект не был первым [12]) появился у него как раз во время экспедиции на Аляску, организованной Французским географическим обществом в 1898 г. [13]. Французским банкирам, американским капиталистам и российским имперским чиновникам казалось, что предложение Лобеля вполне вписывается в геополитическую концепцию Тихого океана как «Средиземное море будущего» [14]. В России уже не менее двух веков мечтали о таком направлении распространения своей империи.

Схема Лобеля: «мирный союз интересов»

Лобель начал продвигать свой план, как только возвратился во Францию из экспедиции на Аляску. Парижское географическое общество, от имени которого он предпринял поездку, чтобы изучить

этнографию, климат и геологию Аляски, в конце 1898 г. устроило конференцию, чтобы заслушать отчет Лобеля. «Услышав его [доклад. – Д.Р.], кажется, что в такой его поездке ничего не было трудным», – отметил один из членов Общества после представления Лобеля [15]. В течение следующих нескольких лет Лобель получил поддержку не только членов Географического общества, но и бывших французских министров, сенаторов, членов парламента, генералов, адмиралов, представителей французской общественности, что позволило сформировать ядро «Патронажного комитета» проекта [16]. Он читал лекции и организовывал конференции в географических обществах в Париже, других французских областях, Сорбонне [17]. Один французский журналист утверждал, что «Полярная железная дорога» ознаменует самую «колоссальную» победу цивилизации над природой и «с тех пор мир станет миром [since the world has been a world]» [18]. С помощью «Патронажного комитета» Лобель организовал в феврале 1902 г. «Трансаляско-сибирский французский синдикат», который был бы ответственен за проведение необходимых деловых переговоров [19]. Тем же летом он получил аудиенцию у французского президента, который «поздравил» Лобеля с поддержкой «некоторых из самых влиятельных людей Франции», как утверждала одна французская газета. Сам президент готов был оказать необходимую поддержку проекту [20]. К этому времени Лобель уже состоял в переписке с российскими чиновниками в Париже относительно своего плана [21]. Несколько месяцев спустя, летом 1902 г., Лобель и четыре его компаньона были направлены синдикатом в качестве делегатов в Россию, чтобы получить концессию у царя [22]. Когда Лобель и его компаньоны представили свой план в Петербурге, «Трансаляско-сибирский французский синдикат» уже располагал капиталом в 200 000 000\$ [23].

Он также начал проводить «кампании [поддержки. – Д.Р.] общественного мнения» в Соединенных Штатах [24]. Несмотря на то, что его план был дерзким, Лобелю нетрудно было убедить американцев в том, что область, где Северная Америка и Россия сходятся, будет местом перспективного развития в будущем. Многим людям казалось, что это действительно будет так. Как и во Франции, Лобель много ездил с лекциями по Соединенным Штатам. К концу 1901 г., согласно одной монре-

альской газете, он представил свой план, который сопровождался «аплодисментами во всех больших городах Соединенных Штатов» [25]. В апреле 1902 г. в одной чикагской газете сообщалось: «Так же несомненно, как земля вращается вокруг своей оси, все-железнодорожный маршрут [от Нью-Йорка до Парижа. – Д.Р.] будет однажды построен, и если Сибирь и Аляска продолжат прогрессировать в следующие двадцать пять лет так же, как в последние двадцать, то план, который пока кажется просто причудливым, скоро станет действительностью» [26].

План Лобеля не был воспринят как сумашедшая идея, а продемонстрировал возможное в будущем «смещение коммерческой оси в мире от Суэцкого канала к проливу Беринга» [27]. Лобель был смелым человеком, но не утопистом. Его проект, как отмечали многие, казался перспективным деловым предприятием. В течение нескольких лет после открытия золота Аляска стала модным местом для путешествий американцев высшего класса [28]. Самым экстравагантным и хорошо разрекламированным примером была экспедиция 1899 г., финансово обеспеченная американским железнодорожным магнатом Эдвардом Г. Гарриманом (Edward H. Harriman). Чтобы сопровождать его и его семью в круизе, Гарриман нанял двадцать три известных ученых из двадцати различных областей наук, двух фотографов, трех художников, двух таксидермистов, разведчика, двух врачей, капеллана, двух секретарей и трех служанок [29]. Хотя у него были свои собственные планы относительно создания глобальной транспортной сети [30], к 1905 г. Гарриман поддержал и проект Лобеля [31]. Лобель так же успешно вербовал американских инженеров во время посещения Международного технического конгресса в американском городе Сент-Луисе в 1904 г. [32]. Там он продолжил формировать команду заинтересованных в его плане американских финансистов, которые уже участвовали в аляскинских железнодорожных проектах [33]. Даже сын Лобеля Ренэ (Rene) участвовал в этой агитационной кампании, посещая Соединенные Штаты, давая интервью и выражая свою уверенность в неизбежном успехе проекта [34]. Уже в июне 1902 г., пока Лобель находился в Санкт-Петербурге, газета «Нью-Йорк Таймс» сообщила, что его план был «расценен как одно из больших предприятий эпохи» [35].

В дополнение к американской общественной и финансовой поддержке Лобель и его партнеры должны были получить разрешение от правительств, имеющих отношение к намеченному делу. Американские сторонники наняли для этой цели экс-конгрессмена от штата Вашингтон, который советовал им, когда они должны встретиться с федеральными чиновниками [36], хотя эти встречи происходили реже, чем хотелось Лобелю. С Великобританией и Доминионом Канады также необходимы были консультации, так как план требовал строительства дороги на юг из Аляски через недавно установленную Юконскую территорию и Британскую Колумбию. Соблюдение британских интересов было не менее сложным, так как Великобритания и Россия в начале столетия пребывали не в самых лучших отношениях. Однако Лобель бывал в Оттаве реже, чем в Вашингтоне [37].

Безусловно, самое важное условие успеха заключалось в отношении российских чиновников к плану. Переговоры в Санкт-Петербурге должны были определить, проиграет его план или победит. Деловые переговоры Лобеля с царским правительством потребовали его огромных усилий. Немедленно после того как французский синдикат был создан, в 1902 г., Лобель и его партнеры направились в Петербург с благословением французского президента Эмиля Лубе (Émile Loubet). В столице они встретились с российским министром иностранных дел В.Н. Ламсдорфом и министром финансов С.Ю. Витте. Оба были благосклонно расположены к плану и сразу попросили направить отчет российскому правительству для надлежащего рассмотрения. В течение следующих нескольких лет Лобель представил несколько предложений, которые были рассмотрены и скорректированы российскими чиновниками. Он делал это лично во время своего пребывания в Санкт-Петербурге, а также через российские консульства, когда бывал в Париже или Вашингтоне [38].

С началом переговоров в 1902 г. детали концессии не были единственными и самыми серьезными дискуссионными пунктами. Наибольшее беспокойство у российских чиновников вызывало то, что туннель между Сибирью и Северной Америкой может оказаться угрозой в случае войны с Японией. Они боялись, что это предоставит Великобритании удобный способ вторгнуться на российскую терри-

торию. В июле 1903 г., после того как Лобель обеспечил поддержку со стороны российских чиновников, они настояли на том, чтобы он поехал в Вашингтон и удостоверился, что Соединенные Штаты и сам Берингов пролив останутся нейтральными в случае российского конфликта с Японией [39]. Лобель и его французские покровители явно не были заинтересованы в создании ситуации, которая угрожала бы стабильности на северо-восточной границе России. Мало того, Франция была обязана поддержать Россию при нападении Великобритании, но также, как отметил в 1902 г. президент Лубе, Франция надеялась, что строительство железной дороги «способствовало бы развитию французской промышленности» [40]. В августе 1904 г. синдикат в конфиденциальном отчете «Патронажному комитету» удостоверял: «Вряд ли нужно добавить, что Трансаляско-сибирский Комитет страстно желает, чтобы Соединенные Штаты и Россия сохраняли постоянный нейтралитет Берингова пролива» [41]. Курсируя между Парижем, Санкт-Петербургом и Вашингтоном, Лобель неожиданно оказался посредником между французскими, российскими и американскими правительствами. Он активно пытался уверить все стороны, что его план будет выгоден всем и что соединение континентов является на самом деле «мирным союзом интересов» [42].

Страх России, что Великобритания или Соединенные Штаты смогут угрожать восточным пограничным областям империи, присутствовал в переговорах с самого начала. Как и в русско-японских отношениях в то время, большая часть международной напряженности заключалась в международной конкуренции на китайском рынке. В ответ на экспансионистскую политику России в Маньчжурии, Великобритания приняла в 1902 г. сторону Японии [43]. Для России это стало веской причиной, чтобы заколебаться в открытии сухопутного маршрута из Северной Америки, предоставляя тем самым доступ к российскому Дальнему Востоку. Теодор Рузвельт усиливал это напряжение, настаивая в 1903 г. на открытии двух американских консульств в Маньчжурии. Николай II отказал американским консулам работать в этом регионе [44]. Рузвельт также разместил американские войска в Маниле, и это укрепило российские подозрения, что у США существовали собственные планы по ослаблению российского

присутствия на Тихом океане. В одной газетной статье, появившейся в Петербурге незадолго до войны с Японией, Соединенные Штаты характеризовались как «более угрожающие к миру», чем Япония [45]. Между тем российские чиновники продолжали интересоваться потенциальными выгодами, обещанными планом Лобеля. Однако они также боялись, «что Соединенные Штаты вступили в некоторую форму союза с Англией и Японией против России» и что США демонстрируют «воинственное отношение относительно Маньчжурии» [46]. В 1903 г. по инициативе российского правительства Лобель прибыл в Вашингтон, чтобы получить подтверждение обязательства Соединенных Штатов поддерживать нейтралитет Берингова пролива [47].

После того как в феврале 1904 г. Порт-Артур подвергся японскому нападению, реализация плана Лобеля затормозилась. Война, однако, не положила конец энтузиазму Лобеля. Например, он поддерживал корреспонденцию, направленную вскоре после начала войны, в которой содержалось «доброжелательное сочувствие», адресованное российскому министру иностранных дел графу Ламсдорфу [48]. Жест Лобеля подтвердил более ранние заявления синдиката в поддержке российских интересов на Дальнем Востоке. В августе 1904 г. он предложил проплыть от Соединенных Штатов до Владивостока и Порт-Артура так, чтобы он мог «говорить, на месте» с российским наместником адмиралом Е.И. Алексеевым о Беринговом проливе. Правда, военный министр вежливо напомнил Лобелю, что это будет невозможно «в виду [военных. – Д.Р.] условий на Дальнем Востоке» [49]. В это время Япония начала осаду Порт-Артура.

Война, на самом деле, усилила интерес к туннелю под Беринговым проливом. Спустя месяц после захвата японцами Порт-Артура и ограничением свободного доступа России в Тихий океан имперские чиновники подтвердили свой интерес к плану Лобеля [50]. В феврале 1905 г. Лобель вернулся в Петербург. Во время двухнедельного пребывания в российской столице он встретился с министрами иностранных дел, финансов, путей сообщения, начальником канцелярии Министерства императорского Двора и премьер-министром С.Ю. Витте [51]. Он также встретился с адмиралом Е.И. Алексеевым, возвращавшимся с Дальнего Востока, ко-

торый заверил, что он надеется на «полный успех его великого предприятия» [52]. Во время одной из таких встреч министр финансов В.Н. Коковцов пообещал, что его чиновники рассмотрят новый вариант предложений: «Тем временем, министр написал Лобелю, попрошу Вас, чтобы Вы установили официально действительную ценность Вашего американского Синдиката, чтобы я смог для Вас требовать от Комитета Министров временной концессии» [53].

Лобель снова отправился в Соединенные Штаты, на сей раз действуя почти как российский агент. Прежде чем оставить Санкт-Петербург в марте 1905 г., он встретился с В.Н. Ламздорфом для разговора относительно лекций, которые он намеревался читать в США [54]. Одновременно он сообщил графу Кассини, российскому послу в Вашингтоне, что по прибытии в Вашингтон будет просить о конфиденциальной консультации по поводу своих лекций. «Я возьму на себя смелость, – писал Лобель Кассини, – навесить Ваше Превосходительство как только я приеду в этом месяце в Вашингтон, и буду просить, чтобы [Вы. – Д.Р.] проконсультировали по вопросам предмета, не говоря об этом никому» [55]. Месяц спустя Лобель прибыл в США на судне под названием «Кайзер Вильгельм Великий» (Kaiser Wilhelm der Grosser), после чего газета «Нью-Йорк Таймс» назвала его «специальным уполномоченным российского правительства» [56].

Манера Лобеля вести деловые переговоры с американским правительством отличалась от его поведения в России. В США не было никаких посещений на дому, никаких встреч на дачах и никаких «поединков против русского бюрократизма (the Russian Bureacratic)», как это Лобель сам назвал [57]. В мае 1905 г. он попытался организовать личную встречу в Вашингтоне с американским министром внутренних дел Э.А. Хичкоком (E.A. Hitchcock), чтобы договориться о необходимых разрешениях. Хичкок ответил на запрос Лобеля копией закона Конгресса, имеющего отношение к правам проезда по железным дорогам в Аляске, и примечаниями, содержащими отказ встретиться, «поскольку слушание не будет способствовать Вашей компании в приобретении таких прав» [58]. Лобель и его американские партнеры столкнулись с серьезными препятствиями. Однако, как только в октябре 1906 г. синдикат стал американ-

ской корпорацией, проблема получения права проезда на американской территории была реализована через применение федеральных законов [59]. Зато в России у Лобеля была иная тактика, заключавшаяся в посещении министров на дому, чтобы в конечном счете получить через них царское разрешение.

Лобель умело провел эту кампанию, чтобы заручиться российской поддержкой своего плана [60]. Возвратившись в Санкт-Петербург из США, где он подписал Портсмутский мирный договор с Японией, премьер-министр С.Ю. Витте вновь встретился с Лобелем [61]. За последующие два месяца Лобель посетил официальные приемные и частные дома разных министров, чтобы заручиться их поддержкой [62]. В декабре 1905 г. царь утвердил предложение Витте создать «Комиссию для рассмотрения предложения Американского Синдиката, представляемого г. Лойк-дэ-Лобелем, о сооружении железнодорожной линии от Канска к Берингову проливу» [63]. Директор департамента железных дорог Э. К. Циглер фон Шафгаузен был назначен президентом комиссии и сразу начал консультацию с Лобелем [64].

Членам комиссии проект казался одновременно и заманчивым, и подозрительным. Пять раз в марте и однажды в мае комиссия собиралась, чтобы обсудить условия концессии [65]. Лобель был приглашен «приехать и заинтересоваться», и он посетил четыре из шести заседаний, хотя встречи проводились исключительно на русском языке, на котором Лобель не говорил [66]. Переговоры чуть было не застопорились, когда речь зашла о размере полосы земли с обеих сторон будущей железной дороги [67]. По мнению некоторых чиновников, участвующих в Комиссии, предложенная Лобелем концессионная территория в двадцать восемь километров шириной и пять тысяч семьсот пятьдесят километров длиной (общей площадью 128000 кв. км) представлялась слишком большой, тем более, что срок концессии проектировался на 90 лет [68]. На одном из заседаний комиссии было замечено, что это «пространство, вдвое больше против того, которое занимают Бельгия и Голландия вместе» [69]. Чиновники постарались уменьшить угрозу, настаивая, чтобы на каждой стороне дороги земля должна была быть «разделена на квадраты, как шахматная доска» и промышленная привилегия только каждого второго квадрата принадлежала бы к синдикату Лобеля [70].

В мае, после очередного раунда министерских посещений [71], Лобель стал готовиться к поездке в США, чтобы известить о продвижении проекта в России членов синдиката, которые, как он писал, «ждали меня нетерпеливо». В то же время он просил Циглера о встрече, на которой хотел бы закрепить те договоренности, которые были достигнуты накануне его отъезда в Соединенные Штаты [72]. Лобель надеялся, что он вскоре подпишет контракт с российским правительством. Но Циглер в ответ сообщал о том, как предварительные условия соглашения были бы отправлены по почте Лобелю в Штаты. «Относительно протоколов Комиссии, – писал Циглер, – должен сообщить я Вам, что это не принято в России, что протоколы официальных Комиссий могут быть подписаны предпринимателями. Эти протоколы представляют лишь материалы, которые будут представлены высшим учреждениям государства и только тогда подписаны представителями министров в Комиссии» [73]. Лобель с трудом разбирался в бюрократическом механизме и всё ещё учился вести деловые отношения с самодержавием. К счастью Лобеля, Николай II, не дожидаясь окончательного решения, позволил начать предварительную работу над проектом уже в сентябре 1906 г. [74].

Шесть месяцев спустя оказалось, что дело всё ещё далеко от успешного завершения. В марте 1907 г. царь неожиданно отверг план Лобеля по совету двух своих министров [75]. Чтобы удержать проект на плаву, Лобель напрямую обратился к Николаю II, утверждая, что «не было никакой политической опасности в разрешении, данном нам» [76]. Видимо, Лобель на этот раз снова убедил царя. 10 июля Николай II дал новое согласие, без совета с министрами, и посоветовал Лобелю немедленно уехать в Сибирь, чтобы начать строительство. Лобель отправил взволнованное послание своим коллегам в Штатах: «Наш триумф – доказательство, что Царь (и Императорская семья) видит более ясно, чем его Министры, и что он понимает лучше, что должно быть сделано, чтобы развить эту богатую Сибирь» [77]. К октябрю 1907 г. Лобель и его команда рубили лес и даже проложили 150 километров трассы на север из Читы [78]. Кажется, что он наконец-то убедил всех в том, что проект включения Восточной Сибири и всех ее богатых ресурсов в глобальную экономическую систему послужит «мир-

ному союзу интересов» [79]. Но, как оказалось, успех не был прочным, что часто бывает при авторитарных режимах.

Призрак американского проникновения

В конце концов от проекта отказались, что и неудивительно. Поддержка Лобеля была далеко не полной среди имперских чиновников [80]. Кроме того, план появился в крайне бурном периоде во внешней и внутренней политике Российской империи. Однако главной причиной провала проекта Лобеля стал страх американского экономического проникновения на северо-восток России, который был более основателен, нежели технические или финансовые трудности.

Спустя три недели после того, как царь дал разрешение Лобелю начать подготовительные работы, 30 июля 1907 г., министр иностранных дел А.П. Извольский подписал договор с Японией. После этого Соединенные Штаты казались главной угрозой российским и японским экономическим интересам на Дальнем Востоке [81]. А.П. Извольский и В.Н. Коковцов, как министр финансов, убедили Николая II в свете новых договоренностей с Японией уважать сферы влияния друг друга в Маньчжурии, чтобы отказаться от проекта туннеля под Беринговым проливом [82]. Соглашение, подписанное 30 июля 1907 г., упрочило политическую стабильность на Дальнем Востоке [83]. В этом контексте угроза американского капитала нарушить достигнутый баланс интересов перевешивала в умах чиновников его обещание помочь экономически развить этот «забытый край» России. После того как после соглашения в Портсмуте (при американском посредничестве) Россия утратила прежнее доминирующее положение на Дальнем Востоке, В.Н. Ламсдорф и другие поддерживали проект Лобеля: «Я полагаю, – сказал Ламсдорф, – что спроектированная железная дорога служила бы тому, чтобы парализовать любое агрессивное движение против нас на Дальнем Востоке. Всё, что может помочь России занять более независимое положение относительно Японии и Китая, не может быть не усилить ее положение и на Дальнем Востоке, и в Европе» [84]. После успешного русско-японского соглашения (30 июля 1907 г.) Россия больше не нуждалась в альтернативном плане относительно сохранения прочного положения на Дальнем Востоке. В то же время риск приглашения американских разработчиков в Сибирь пере-

шивал потенциальную выгоду. Выступающие против программы Лобеля, с подозрением усматривавшие, что «американцы и предприимчивые евреи хотели повторить в Сибири успех получения состояния, которое они нажили на Аляске», добился успеха в конце-концов. Устрашающий прогноз циркулировал тогда в Санкт-Петербурге: «Когда [американцы] выжмут богатство из Сибири, они оставят шелуху русским» [85].

Между тем обещание Лобеля соединить два континента туннелем под Беринговым проливом породило серьезный интерес у государственных чиновников, общественных деятелей и крупных капиталистов во многих странах, что не дает оснований говорить об этом как об аванюре. В 1907 г. дерзкий проект Лобеля был свернут по нескольким причинам: во-первых, стабилизировались отношения с Японией, а во-вторых, российские имперские чиновники испугались политических последствий от реального соприкосновения двух границ в районе Берингова пролива.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Например: *Marks S. G. Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917.* Ithaca, N. Y., 1991. P. 206; *Schimmelpenninck van der Oye D. Toward the Rising Sun: Russian Ideologies of Empire and the Path to War with Japan.* DeKalb, Ill., 2001; *Klein M. The Life and Legend of E. H. Harriman.* Chapel Hill, N.C., 2000.
- [2] *Романов Б. А. Россия в Маньчжурии. Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма (1892–1906).* Л., 1928; *Он же. Очерки дипломатической истории Русско-японской войны (1895–1907).* М.; Л., 1955. С. 646–647; *White J. A. Transition to Global Rivalry: Alliance Diplomacy and the Quadruple Entente, 1895–1907.* Cambridge and New York, 1995. С. 223.
- [3] *Ремнев А. В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX веков.* Омск, 2004, С. 410, 498.
- [4] Кроме того, С.В. Славин рассматривает отношение имперских чиновников к предложению и споры между ними по этому поводу: *Славин С.В. Авантюра Лойк де Лобеля и Царский двор // Летопись Севера. 1949. Вып. 1. № 1. С. 227–237; Вивдыч М.А. Экспансия иностранного капитала в железнодорожное строительство на Дальнем Востоке России (1902–1907 гг.) // Гуманитарные науки в Сибири. 2010. № 2. С. 91–95.*
- [5] См. научный проект сравнительной истории территориальной экспансии Соединенных Штатов и России, реализованный американской Библиотекой Конгресса: “Meeting of Frontiers / Встреча на границах”, <http://frontiers.loc.gov/intldl/mtfhtml/mfhome.html>.

- [6] Например, см.: *Bassin M.* Imperial Visions: Nationalist Imagination and Geographical Expansion in the Russian Far East, 1840–1865. Cambridge and New York, 1999; *Vinkovetsky I.* Circumnavigation, Empire, Modernity, Race: The Impact of Round-the-World Voyages on Russia's Imperial Consciousness // Meeting of Frontiers Conference, University of Alaska Fairbanks, May 17–19, 2001, <http://www.loc.gov/rr/european/mofc/vinkovetsky.html>.
- [7] *Marks S.* Road to Power. P. 54.
- [8] По поводу «мирного проникновения России» (фраза С.Ю. Витте) в Маньчжурию посредством строительства китайской Восточной Железной дороги см., *Chia Yin Hsu.* A Tale of Two Railroads: 'Yellow Labor', Agrarian Colonization, and the Making of Russianness at the Far Eastern Frontier, 1890s-1910s // *Ab Imperio.* 2006. № 3. P. 217–253. См. также: *Wolff D.* To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898–1914. Stanford, Ca., 1999; *Schimmelpenninck D.* Toward the Rising Sun. P. 154–175.
- [9] *Parsons E.B.* Roosevelt's Containment of the Russo-Japanese War // *The Pacific Historical Review.* Vol. 38. № 1 (Feb., 1969). P. 23.
- [10] О процессе интеграции Тихоокеанского бассейна в мировое экономическое пространство в течение XIX в. см.: *Jones E. et al.* Coming Full Circle: An Economic History of the Pacific Rim. Boulder, Co., 1993. P. 58–75.
- [11] См. например: New York Public Library, Manuscript and Archives Division, "Charles Ranlett Flint Papers" [Flint Papers], box 1, folder 5, 21 декабря 1905; University of Alaska Fairbanks, Elmer E. Rasmuson Library, Alaska and Polar Regions Collections, Archives, "John Rosene Memoir". P. 39; Trans-Alaska-Siberian Railway, Connecting Link between Europe, Asia and America (Project Loicq de Lobel): Extract from the Report of Army Commissary-General Pavot, Officier de la Légion d'Honneur and from the "Bulletin des Travaux" of the Trans-Alaska-Siberian French Syndicate. Confidential Notice for the Members of the Patronage Committee, (Б.м., б.и., 1904) [Trans-Alaska-Siberian Railway]. P. 7.
- [12] В 1890 г. губернатор штата Колорадо Уильям Гилпин задумал план, который был еще более глобальным, чем у Лобеля. Гилпин хотел, чтобы все континенты были соединены устойчивыми транспортными коммуникациями. См.: *Gilpin W.* The Cosmopolitan Railway: Compacting and Fusing Together All the World's Continents. San Francisco, 1890.
- [13] Trans-Alaska-Siberian Railway. P. 2.
- [14] Это определение как геополитическое понятие ввел в оборот А.И. Герцен уже в середине XIX в. По поводу истории этого понятия см.: *Постников В.* Тихий океан как «Средиземное море будущего»: истории идеи (середина XIX – начало XX вв. // Проблемы Дальнего Востока. 2010. № 4. С. 105–114.
- [15] Trans-Alaska-Siberian Railway. P. 2. Пространное сообщение о докладе Лобеля было переиздано в «*Journal officiel de la République Française*» в январе следующего года.
- [16] Trans-Alaska-Siberian Railway. P. 10.
- [17] *Le Figaro.* 10 июля 1903 (переиздано в «Trans-Alaska-Siberian Railway». P. 20).
- [18] *Life at the North Pole.* - *Le Petit Journal.* 21 декабря 1901 (переиздано в «Trans-Alaska-Siberian Railway». P. 21).
- [19] Trans-Alaska-Siberian Railway. P. 10.
- [20] *Ibid.* P. 11.
- [21] New York Public Library, Manuscript and Archives Division, "Elmer Lawrence Corthell Papers" [Corthell Papers], box 1, folder 1, 21 декабря 1901.
- [22] Corthell Papers, box 1, folder 1, 8 июля 1902; Railway Across Siberia: Proposed Connection by Tunnel Under Behring Strait with Route Through American Territory. *The New York Times (NYT)*, 29 июня 1902; Trans-Alaska-Siberian Railway. P. 10–11. Есть несоответствие между этими источниками относительно даты отправки делегации в Петербург, в пределах от «когда-то» в июне до 12 сентября. Письмо от секретаря Витте Лобелю, датированное 18 августа, удостоверяет, что к тому времени Витте получил брошюру о предложениях французского синдиката, но неясно, было это прежде или после посещения Лобеля (Corthell Papers, box 1, folder 1, 5/18 августа 1902).
- [23] *NYT*, 29 июня 1902. Инвесторы в Европе и США, видимо, вскоре потеряли интерес, поскольку переговоры затянулись. См.: Corthell papers, box 1, folder 2, 29 октября и 19 ноября 1906 (три письма); *NYT*, 29 июля 1903 и 25 октября 1906).
- [24] Trans-Alaska-Siberian Railway. P. 6.
- [25] From Paris to New York in the Same Train. *La Presse.* 2 декабря 1901 (переиздано в Trans-Alaska-Siberian Railway. P. 19–20).
- [26] By Rail via Behring Straits, «*The Inter Ocean*», 28 апреля 1902, переиздавал в Trans-Alaska-Siberian Railway. P. 14.
- [27] From St. Louis to Paris by Rail, The Long Talked of Land Route to Europe Now Almost Assured, «*St. Louis Globe Democrat*», 24 мая 1903, переиздавал в Trans-Alaska-Siberian Railway. P. 17.
- [28] *Klein*, The Life and Legend of E. H. Harriman. P. 182.
- [29] *Ibid.* P. 181–200.
- [30] Планы Гарримана включали американские интересы в Китайской Восточной железной дороге и Транссибирской магистрали. Он интересовался также созданием собственной кругосветной сети до своей смерти в 1909 г. (Там же. С. 18, 182, 285, 300, 416).
- [31] *White*, Transition to Global Rivalry. P. 223. План Гарримана создать свою кругосветную систему включал назначение друга его дочери как американского консула в Маньчжурии, чтобы разведать возможности и получить интерес к китайской Восточной Железной дороге (*Klein*, The Life and Legend of E.H. Harriman. P. 299–301, 415–418). Любопытно, что в биографии Гарримана Кляйн не упоминает Лобеля.
- [32] Corthell Papers, box 1, folder 2, 19 ноября 1906.
- [33] *Ibid.*
- [34] *NYT*, 29 июня 1902.
- [35] *Ibid.*
- [36] *NYT*, 29 июля 1903.

- [37] Я нашел доказательство только одного приезда Лобеля в Оттаву. NYT. 29 июля 1903.
- [38] Corthell Papers, box 1, folder 1, 20 июня 1903; 20 мая 1903; 17 июня 1903.
- [39] Tells of Hitch in World Rail Route. NYT. 29 июля 1903.
- [40] New Project for Irkoutsk-Alaska Railway Excites Interest in Russia and France, The New-York Herald. 16 августа 1902 (переиздано в «Trans-Alaska-Siberian Railway». P. 15).
- [41] Trans-Alaska-Siberia Railway. P. 9.
- [42] Ibid. С. 6.
- [43] Parsons, "Roosevelt's Containment of the Russo-Japanese War". P. 24. Также см.: Hsu, A Tale of Two Railroads. P. 221–228.
- [44] Parsons, Roosevelt's Containment of the Russo-Japanese War. P. 26.
- [45] Ibid. P. 26.
- [46] NYT, 29 июля 1903. Также см.: Flint Papers, box 1, folder 5, 29 декабря / 11 января 1906.
- [47] Лобель встретился больше чем две дюжины раз с российскими министрами между декабрем 1903 г. и июнем 1906 г. (Corthell Papers, box 1, folder 1).
- [48] Corthell Papers, box 1, folder 1, 11 / 24 февраль 1904.
- [49] Corthell, box 1, folder 1, 14 июня 1904.
- [50] Corthell Papers, box 1, folder 1, 30 июня / 13 июль 1904; февраль 1905 9/22.
- [51] Corthell Papers, box 1, folder 1, 2 февраля 1905; февраль 1905 9 / 22; февраль 1905 12 / 26; 13 февраля 1905; февраль 1905 13 / 26; февраль 1905 14 / 27; 18 февраля 1905.
- [52] Corthell Papers, box 1, folder 1, 18 февраля 1905.
- [53] Corthell Papers, box 1, folder 1, 14 / 27 февраль 1905.
- [54] Corthell Papers, box 1, folder 1, 18 февраля / 3 март 1905.
- [55] Там же.
- [56] NYT, 30 марта 1905.
- [57] Corthell Papers, box 1, folder 2, 22 октября 1907.
- [58] Corthell Papers, box 1, folder 1, p. 23, 5 мая 1905.
- [59] По поводу серьезных финансовых проблем, касающихся американских инвесторов. см.: Corthell Papers, box 1, folder 2, 5 июня 1906.
- [60] Великий князь Николай Михайлович был среди сторонников Лобеля. Corthell Papers, box 1, folder 1, 7 / 20 February 1906; 21 февраля 1906.
- [61] Corthell, Papers, box 1, folder 1, 14 / 27 октябрь 1905.
- [62] Corthell Papers, box 1, folder 1, 34, 39 [n.d].; ноябрь 1905 10 / 23.
- [63] Corthell Papers, box 1, folder 1, 29 декабря 1905. После подписания Портсмутского мирного договора Департамент железнодорожных дел был передан в октябре 1905 г. из Министерства финансов в Министерство торговли и промышленности (Corthell Papers, box 1, folder 1, 31 октября / 13 ноябрь 1905).
- [64] Corthell Papers, box 1, folder 1, 26 января / 8 февраля 1906.
- [65] Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. 25. Оп. 9. Д. 1552. Л. 10.
- [66] Corthell Papers, box 1, folder 1, 24 марта / 6 апрель 1906. См. также: ГАИО. Ф. 25. Оп. 9. Д. 1552. Л. 10. Лобель попытался даже сменить язык встреч с русского на французский, но безуспешно. Corthell Papers, box 1, folder 1, [n.d], 18 февраля 1906.
- [67] Flint Papers, box 1, folder 5, 29 декабря / 11 январь 1906.
- [68] ГАИО. Ф. 25. Оп. 9. Д. 1552. Л. 17.
- [69] Там же. Л. 13.
- [70] Flint Papers, box 1, folder 5, 29 декабря / 11 январь 1906. Неизвестно, требовал ли царь разделить землю на квадраты, когда уступал Лобелю концессию в сентябре 1906 г. См.: Corthell papers, box 1, folder 2, 13 сентября 1906; 19 ноября 1906.
- [71] Corthell Papers, box 1, folder 1, 9 / 22 май 1906 (Ф.Ф. Палыцин); 11 мая 1906 (великий князь Николай Михайлович); 13 мая 1906 (у дома В.Н. Кокотцова); 16 / 29 май 1906 (министр торговли и промышленности); 21 мая / 3 июня 1906 (у дачи П.А. Столыпина); 14 июня 1906 (Н.К. Шауфус). Цитата взята из письма от 5 / 18 мая 1906.
- [72] Corthell Papers, box 1, folder 1, 5 / 18 мая 1906.
- [73] Corthell Papers, box 1, folder 1, 7 / 20 мая 1906.
- [74] Corthell Papers, box 1, folder 2, 13 сентября 1906.
- [75] Corthell Papers, box 1, folder 2, 22 октября 1907.
- [76] Там же.
- [77] Там же.
- [78] Там же.
- [79] Trans-Alaska-Siberian Railway. P. 6.
- [80] *Славин*, Авантюра Лойка де Лобеля.
- [81] До договора Япония соглашалась продать Э.Г. Гарриману Южно-Манчжурскую железную дорогу, но изменила своему слову из-за опасения «движущегося на запад расширения американского капитализма». См.: *Matsui M. The Russo-Japanese Agreement of 1907: Its Causes and the Progress of Negotiations // Modern Asian Studies. 1972. Vol. 6. №. 1. P. 34–37.*
- [82] Corthell Papers, box 1, folder 2, 22 октября 1907.
- [83] Полоса стабильности простиралась на Среднюю Азию и Персию, которая установилась благодаря англо-российскому соглашению, подписанному месяц спустя. См.: *White, Transition to Global Rivalry. P. 308–313.*
- [84] NYT. 23 марта 1906.
- [85] NYT. 22 марта 1906.